

АЛПО ЮНТУНЕН

профессор Университета национальной обороны Финляндии (Хельсинки, Финляндия)
alpokalervo.juntunen@gmail.com

Рец. на кн.: Nachtigal, Reinhard. Die Murmanbahn. Die Verkehrsbindung eines kriegswichtigen Hafens und das Arbeitspotential der Kriegsgefangenen (1915 bis 1918). Grunbach: Verlag Bernhard Albert Greiner, 2001. 159 s.; Nachtigal, Reinhard. Die Murmanbahn 1915–1919. Kriegsnotwendigkeit und Wirtschaftintressen. Remshalden: Verlag Bernhard Albert Greiner, 2007. 222 s.; Голубев А. А. История строительства Мурманской железной дороги. СПб.: Петербургский государственный университет путей сообщения, 2011. 204 с.

Железная дорога из Петрограда в Мурманск была построена во время Первой мировой войны, коренным образом изменив стратегическую и экономическую ситуацию в северо-западной части Евразии. В 2016 году исполнится 100 лет завершению строительства дороги, но до настоящего времени ее строительство и значение остаются малоизученными во многом из-за того, что архивы открылись только после перестройки и распада Советского Союза.

Значение дороги особенно велико для истории Финляндии и Карелии. В рамках проекта «Национальная государственность на Северо-Западе России после революции и до 1940 года. Развитие Карелии и Коми в сравнении с Финляндией», финансировавшегося Финляндской Академией, я исследовал ситуацию с транспортом и в 1997 году опубликовал монографию, в которой строительство дороги рассматривалось в общестратегическом контексте. Однако я не затрагивал технические детали строительства дороги (см.: Juntunen, Alpo. Valta ja rautatiet. Luoteis-Venäjän rautateiden rakentamista keisikeisisti ohjanneet tekijät 1890-luvulta 2. maailmansotaan. Helsinki, 1997).

Дорога строилась с использованием рабочей силы военнопленных. Немецкий историк Р. Нахтигаль в монографии, опубликованной в 2001 году, рассмотрел проблему участия в строительстве дороги военнопленных из центральных держав. Шесть лет спустя автор опубликовал дополненное исследование, в котором учел новейшую научную литературу. В первой монографии автор полностью сосредоточился на проблеме военнопленных. Во второй книге рассматривается роль военнопленных как строителей дороги, кроме того, на основе английских источников выявляются экономические и империалистические устремления Великобритании на Северо-Западе России. Р. Нахтигаль критически анализирует источники и литературу и сообщает новые сведения, однако он не выявляет, в какой степени британские намерения совпадали с интересами России. Вообще российский угол зрения представлен плохо. Собственно строительные работы автор рассматривает только

через условия жизни военнопленных. Подробно рассматриваются международные меры, направленные на улучшение положения заключенных, в том числе предпринятые Красным Крестом. О русских, финских и китайских строителях упоминается лишь вскользь. Странно, что немецкий автор не обратил внимания на сложности при строительстве и организации снабжения, вызванные северным климатом. Представляет интерес очерк, касающийся бежавших со строительных работ. Дополнительный свет на этот вопрос могло бы пролить использование финских источников. В Финляндии вопрос о бежавших пленных исследовал Матти Лакман, его книга должна быть опубликована в 2012 году. Исследование Р. Нахтигалья снабжено статистическими данными и графиками, касающимися военнопленных. Но эти сведения, не будучи соотнесенными с общим количеством рабочих, остаются недостаточными для создания общей картины. Следовало бы также более тщательно отнестись к подбору фотографий, которые не дают информации по рассматриваемой теме. Автор мог бы уделить больше внимания картографии. Карта без даты выпуска, приведенная в книге, характеризует лишь ландшафт и общие контуры железной дороги.

Первым после распада Советского Союза исследованием, посвященным строительству дороги, стала монография А. А. Голубева, вышедшая в 2011 году. Она непосредственно сосредоточена на строительстве Мурманской железной дороги. В начале книги автор дает обширный обзор российской литературы по истории железных дорог, однако в дальнейшем не сопоставляет строительство Мурманской дороги с другими крупными проектами, такими как строительство Сибирской и Среднеазиатской дорог. Исследование А. А. Голубева основывается на архивных источниках. Он использует материалы фондов Совета министров, Министерств финансов и путей сообщения, а также документы, касающиеся строительства отдельных участков дорог, хранящиеся в Российском государственном историческом архиве в Санкт-Петербурге. Второй основной группой источников послужили

ли фонды Национального архива Республики Карелия. Архивные источники дополнены законодательными актами империи, материалами прессы и исследовательской литературы. В отношении последней главным упущением является отсутствие иностранной литературы. На основе используемых источников автор создал подробный очерк планирования, строительства и ввода дороги в эксплуатацию. Основной упор делается на строительстве, поэтому автор почти не затрагивает вопрос о стратегическом значении дороги. Большой заслугой следует считать исследование планов строительства Олонецкой железной дороги, предшествовавшего строительству Мурманской. А. А. Голубев демонстрирует, что при всей инициативности, исходившей из губернии, для развития бедной провинции требовалась поддержка государства. Олонецкая Карелия была не единственным бедным регионом, и лишь стратегическая потребность в перевозках, порожденная мировой войной, сделала возможным строительство Олонецкой дороги и ее продолжения до Мурмана. В архиве Министерства путей сообщения автор обнаружил планы соединения железнодорожных систем Финляндии и России, однако он не рассматривает их подробно. В целом следует констатировать, что автор чрезмерно доверяет источникам, излагая их содержание и не пытаясь заглянуть глубже. Заметим, что это довольно распространенный недостаток методологии в постсоветских исследованиях. В советские времена марксизм-ленинизм определял направление исследования безотносительно к источникам. Теперь же авторы стараются избегать их интерпретации.

А. А. Голубев уделяет внимание техническим подробностям строительства, поставкам материалов и оборудования, рассматривает сложности, обусловленные ландшафтом и климатом. Вопрос о преодолении больших болот решался прокладкой пути поверх деревянных настилов. Такое решение было временным и эффективным лишь зимой, когда болота были скованы морозом. Весенняя распутица полностью останавливала движение, и зимой строительство затруднялось и замедлялось из-за снега и морозов. Ради жесткого графика приходилось поступаться техническим уровнем. Чем дольше шла война, тем острее русская армия нуждалась в поставках оружия и технической помощи со стороны западных союзников.

Наиболее острой проблемой была нехватка рабочей силы и сложности снабжения: в армию были призваны миллионы мужчин, туда же направлены тысячи лошадей. В редконаселенных северных губерниях строителей не хватало. Из густонаселенных центральных губерний завозились землекопы и плотники, с Урала — специалисты по обустройству насыпей. Квалифициро-

ванную рабочую силу завозили из Финляндии, которая в транспортном отношении была более доступна, чем отдаленные российские губернии. Кроме того, финны были освобождены от воинской повинности. Они довольно легко приспособлялись к карельским условиям. Общее количество финских рабочих оценивается примерно в 5,5 тысячи человек. Из-за спешности строительства работа была предложена также английским подрядчикам. Они обещали завезти рабочих из Канады, которые, как предполагалось, смогут приспособиться к условиям Карелии и Кольского полуострова. На Кольский полуостров прибыли около 500 канадцев, однако спустя несколько недель они уехали, недовольные условиями жизни. Английские подрядчики вынуждены были прекратить работу. Тем не менее Великобритания участвовала в финансировании и поставках товаров. При строительстве путей в Манчжурии на рубеже веков Россия использовала местных жителей, и в 1916 году на строительство Мурманской дороги были завезены свыше 10 тысяч китайцев, имевших опыт железнодорожного строительства. В этом же году из района Семипалатинска были завезены около двух тысяч киргизов, работавших ранее на строительстве Среднеазиатской дороги. Начиная с 1916 года завозились также военнопленные, число которых в феврале 1917 года достигло 35 тысяч. Излишнее доверие автора к источникам проявилось, в частности, в том, что он, ссылаясь на источники, говорит лишь о 75 военнопленных, которым удалось бежать со строительства. Исследователю следовало бы заметить, что управление строительством всячески стремилось зализать сведения о побегах и прочих неполадках. А. А. Голубев оценивает общую численность занятых на строительстве дороги в 170 тысяч. Он считает эти данные неточными из-за неясностей и противоречий в источниках. Обеспечение и руководство смешанной по своему составу массой рабочих было трудным, и в ходе строительства происходили многочисленные забастовки и конфликты. Несмотря на все трудности, строительство было закончено, и 3 ноября 1916 года было официально открыто движение. О технических подробностях говорят приложения, которые автор напрямую копирует из документов. В книге приведено большое количество хорошо отобранных фотографий дороги и ее строителей. Однако в монографии явно не хватает надлежащих карт, приведена лишь копия схемы пути Петрозаводск — Мурманск по состоянию на 1915–1916 годы. Тем не менее исследование А. А. Голубева полностью соответствует своему заглавию и дает отличное представление о той огромной работе, которая была проделана в тяжелых условиях и в исключительное время.

(Пер. с фин. И. Соломеща)